

Comprendre les effets de l'introduction du péage des camions en Europe

Juillet 2010

Contexte

A partir de juillet 2010, la présidence belge de l'Union européenne est chargée de relancer les discussions sur une révision des règles communautaires qui régissent les systèmes nationaux de péage routier, ce qu'il est convenu d'appeler la directive Eurovignette.

Le débat sur la dernière proposition de révision s'est focalisé sur la question de savoir si les Etats membres devraient être autorisés à inclure les coûts externes, tels les coûts liés aux changements climatiques et aux embouteillages causés par les camions, dans les péages routiers. Une telle évolution serait conforme au principe du pollueur-payeur.ⁱ

Le secteur du transport routier s'est élevé contre cette éventualité avançant que « le pollueur paie (mais que) le problème subsiste ». En d'autres termes, des taxes supérieures ne réduiraient pas la pollution ni les embouteillages. Cette affirmation est basée sur l'hypothèse erronée selon laquelle la demande de transport de marchandises par la route serait relativement « inélastique », ce qui signifie qu'elle ne réagirait pas fortement aux modifications de prix.

En fait, les travaux de recherche qui analysent comment et pourquoi la demande de transport par camion réagit aux changements de prix sont peu nombreux. Cette situation laisse ouvertes des questions importantes sur les conséquences de l'introduction de taxes kilométriques :

- ***Le nombre de camions sur la route et les distances que ceux-ci parcourent vont-ils diminuer ? Dans quelle mesure ?***
- ***Les routes seront-elles moins encombrées, plus sûres et le transport de marchandises sera-t-il moins polluant ?***
- ***Quel sera l'effet sur les recettes ?***

Pour répondre à ces questions, T&E a chargé la société de conseil *Significance* d'étudier dans quelle mesure les chargeurs et les transporteurs réagissent aux changements des coûts de transport et, plus largement, comment évolue la demande globale de transport de marchandises par la route lorsque les prix varient.ⁱⁱ L'étude examine toutes les sources scientifiques pertinentes sur la sensibilité de la demande de transport routier aux changements de prix (« élasticité du prix de la demande » dans le langage économique), et vérifie les résultats en les comparant aux enseignements issus des systèmes de péage des camions déjà en place en Allemagne, en Autriche et en République tchèque.

L'étude « Sensibilité du prix du transport européen de marchandises par la route – vers une meilleure compréhension des résultats existants », de Significance et CE Delft, peut être téléchargée à cette adresse : www.transportenvironment.org/lorry-charging.

Impacts et efficacité de la taxation des camions

Faire payer les camions pour chaque kilomètre parcouru, de manière à refléter les coûts que ceux-ci imposent à l'infrastructure (le « péage » qui est autorisée selon l'actuelle directive Eurovignette 2006/38/CE) et/ou à inclure les coûts externes des embouteillages, de la pollution et des accidents, a un effet direct sur le prix par véhicule-km.

L'étude dégage trois résultats fondamentaux :

Résultat 1 : Une taxe de 0,15 €/km réduira le kilométrage des véhicules de 15%

L'étude signale une valeur centrale pour l'élasticité de la demande au prix du véhicule-km égale à **-0,9**. Pour prendre un exemple pratique, sur base d'un coût moyen du transport routier communautaire d'environ 0,88 €/km : si un pays introduisait une redevance de 0,15 €/km, ceci représenterait une augmentation de prix de 17%. La diminution correspondante du nombre de véhicule-km serait de $(17 \times 0,9) = 15\%$. On observerait bien sûr, corrélativement à la réduction du volume de transport, une diminution de la consommation de carburant et des émissions de gaz à effet de serre.

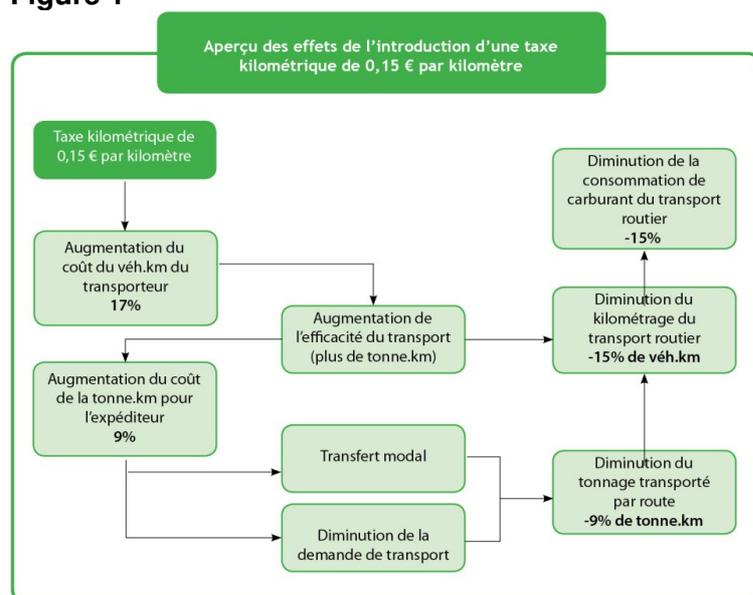
Résultat 2 : La réduction du nombre de véhicule-km résulte principalement de l'amélioration de l'efficacité des opérations de transport et de l'optimisation des chaînes de distribution. Un tiers seulement de la réduction peut être attribué au transfert du fret vers d'autres modes de transport (transfert modal).

La plupart des effets se manifestent donc à l'intérieur du secteur des transports routiers (voir figure 2).

Résultat 3 : Bien que la demande de transport soit sensible aux prix, les recettes totales découlant du péage routier n'en sont pas fortement affectées.

Une taxe au kilomètre parcouru a pour objectif de gérer les véhicule-km et les incidences négatives associées. La présente étude démontre que de telles taxes sont efficaces pour atteindre ces objectifs. Les Etats membres doivent en tenir compte lorsqu'ils se livrent à des projections sur les recettes concernant les systèmes de taxation routière. Si, comme dans l'exemple ci-dessus, les véhicule-km diminuent de 15% en raison de la taxe, le montant de celle-ci sera légèrement augmenté et les recettes perçues sur 85% des véhicule-km initiaux.

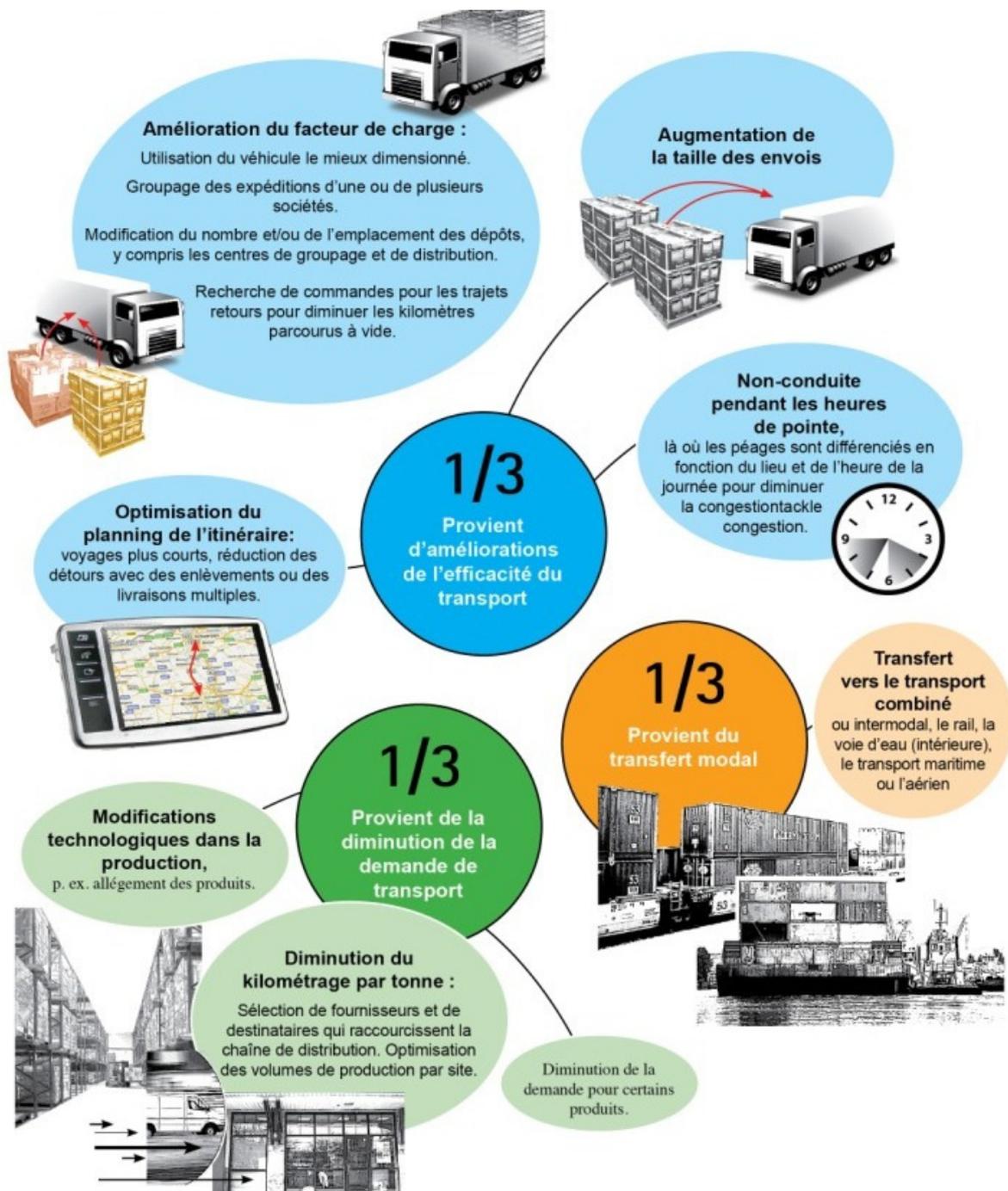
Figure 1



Pourquoi les péages routiers induisent-ils une diminution du nombre de véhicule-km ?

Le secteur des transports routiers (chargeurs, transporteurs, logisticiens, commissionnaires de transport) peut réagir de nombreuses manières différentes à une augmentation du prix du véhicule-km. L'étude démontre que la diminution du nombre de kilomètres roulés s'explique par trois facteurs :

Figure 2



Témoignage par les faits – Le cas de l'Allemagne

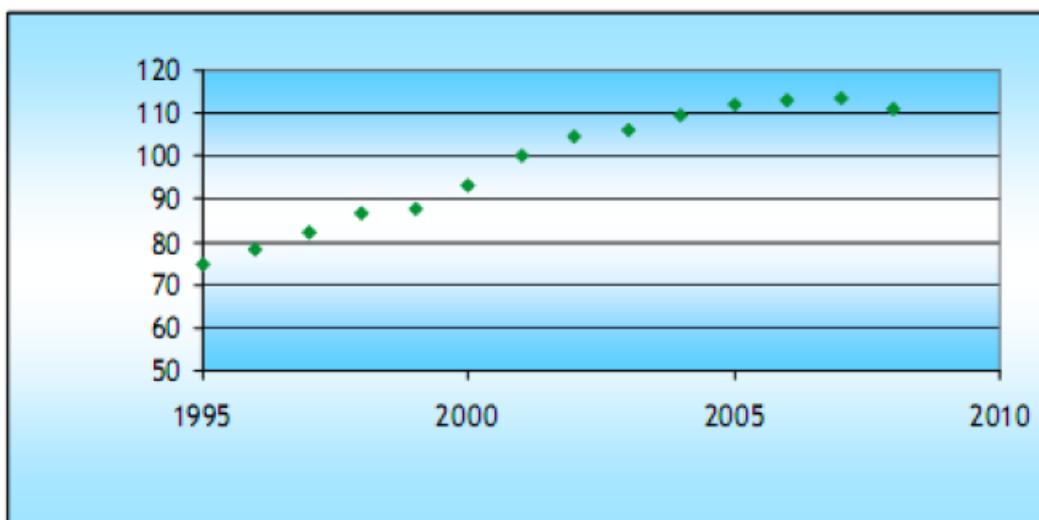
L'introduction d'un péage routier en Allemagne a entraîné un ralentissement, puis une diminution de la distance moyenne parcourue.

Les statistiques relatives au transport national indiquent qu'en Allemagne, la distance moyenne parcourue par tonne de marchandises a augmenté constamment d'environ 3% par an à partir de 1995 jusqu'à l'introduction du péage (Maut) en 2005. A ce moment-là, la tendance à l'augmentation des distances s'est ralentie et la distance moyenne a même diminuée légèrement (0,5%) en 2008, proportionnellement à l'augmentation de prix moyenne.

Avant l'introduction du Maut, des augmentations du prix du transport routier d'environ 15% étaient prévues ; dans les faits, elles ne furent que de l'ordre de 0,5% en moyenne. Etant donné que le Maut se base sur les kilomètres parcourus, il est logique que les chargeurs, les transporteurs et les logisticiens prennent des mesures pour diminuer les distances parcourues, soit en améliorant le planning de leurs itinéraires, soit en modifiant les schémas commerciaux.

Figure 3

Indice de la distance moyenne parcourue par tonne transportée (tonne.km/tonne) pour le transport national de marchandises par la route des camions allemands (2005=100)



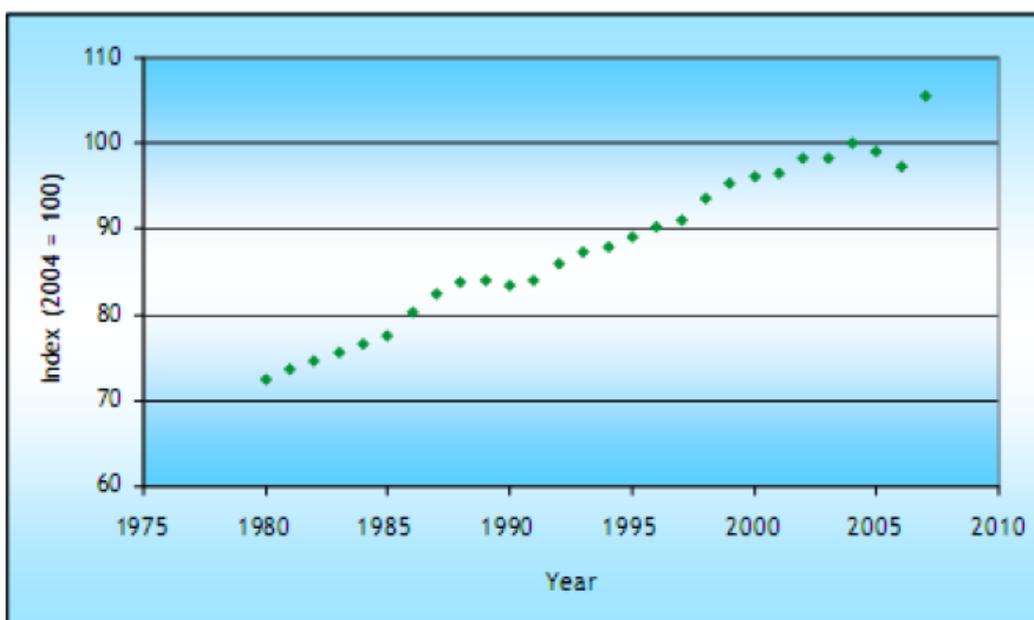
Source: tonne.km/tonne, Statistisches Bundesamt Deutschland (2009)

Témoignage par les faits – Le cas de l'Autriche

Le "Lkw-Maut" est appliqué sur les autoroutes autrichiennes depuis 2004 et s'applique à tous les véhicules de plus de 3,5 t. La figure ci-dessous illustre le changement des distances parcourues, avec une cassure abrupte en 2004 par rapport à la tendance à l'augmentation des distances observée antérieurement.

Figure 4

Indices de distance moyenne parcourue par tonne transportée (tonne-km/tonne) pour le transport de marchandises par la route en Autriche (2004=100)



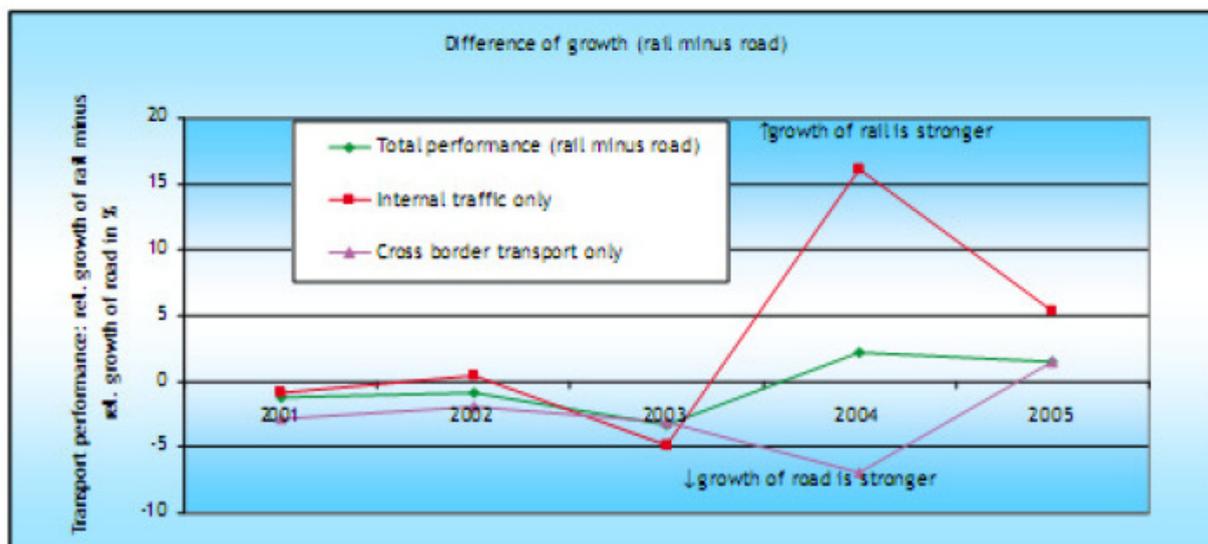
Source : Ministère fédéral autrichien du Transport, de l'Innovation et de la Technologie (2009)

Au cours de la période allant de 2004 à 2006, une diminution de la distance moyenne parcourue par tonne peut être observée ; cette diminution est de 3% environ par an. Comme en Allemagne, les tonnes transportées sont restées relativement constantes, mais les distances ont diminué. En Autriche toutefois, la tendance précédente semble avoir repris en 2007 lorsqu'une taxe kilométrique pour les camions a été introduite sur les autoroutes tchèques. En effet, une partie de la diminution des distances sur les autoroutes autrichiennes pourrait être attribuable à un report de trafic en République tchèque, ce phénomène s'inversant dès qu'une taxe kilométrique a été introduite dans ce pays.

Élément important : les chiffres autrichiens mettent également en lumière un certain transfert modal à partir de 2004, le transport par rail progressant alors 2% plus vite que le transport routier. L'effet sur la répartition modale est particulièrement évident et significatif pour le transport national. Ceci pourrait s'expliquer par le fait que le Maut autrichien a un effet plus limité sur le coût global du véhicule-km pour les sociétés de transport internationales. Il est donc plus intéressant, économiquement, pour les sociétés qui se livrent au transport national de confier certains volumes au rail. Toutefois, avec l'introduction du Maut allemand en 2005, cette démarche est également devenue pertinente pour les décisions relatives au transport international sur une plus longue distance.

Figure 5

Différence de croissance (en % par rapport à l'année antérieure) entre le transport par rail et le transport routier (rail moins route).



Différence de croissance (rail moins route)		
Performance du transport : croissance relative du rail moins croissance relative de la route en %	Performance totale (rail moins route) Trafic interne uniquement Transport international uniquement	
		La croissance du rail est plus forte
		La croissance de la route est plus forte

Source : Deußner (2005), adaptée par Wolfgang Rauh. ÖBB-Holding AG et CE Delft

Témoignage par les faits – Le cas de la République tchèque

Une taxe kilométrique a été introduite pour les véhicules de plus de 12 tonnes sur les autoroutes et les voies rapides en République tchèque à partir du 1^{er} janvier 2007. Le volume du trafic des poids lourds sur ces routes a diminué de 10% après cette introduction, alors que les taux de croissance économique restaient impressionnants au cours de cette période.

Toutefois, il est possible que le phénomène s'explique partiellement par un certain report du trafic des poids lourds des routes soumises à péage vers le reste du réseau (et vers des pays voisins, en particulier la Slovaquie, qui a depuis introduit ses propres taxes kilométriques en janvier 2010). Etant donné que l'importance de cet effet de report n'est pas encore chiffrée, il n'est pas possible de tirer des conclusions de l'impact global de la taxe kilométrique sur le volume des transports en République tchèque.

Conclusions

Cette étude montre clairement que la demande de transport routier de marchandises est relativement « élastique », ce qui signifie que la demande réagit directement aux changements de prix. Le péage routier est donc une mesure efficace pour diminuer les embouteillages, la pollution et les accidents provoqués par les camions.

L'étude montre que la demande de transport de marchandises par la route est sensible aux changements de prix, et explique les façons dont les chargeurs, les transporteurs et les logisticiens peuvent réagir :

- Pour la majeure partie, les augmentations de prix seront absorbées par des gains d'efficacité dans le secteur routier, par exemple par un planning amélioré des itinéraires, des facteurs de charge augmentés ou une réorganisation des localisations dans la chaîne de production et de distribution sur le long terme.
- La partie restante (un tiers) de la réaction aux changements se manifeste par un passage à des modes concurrents (transfert modal).
- Comme la demande diminue en réponse à l'augmentation des prix, cet effet doit être pris en compte dans les prévisions de recettes des systèmes de péage routier.

Les résultats des études universitaires (théoriques) sont largement confirmés par les enseignements issus des systèmes de péage des camions appliqués en Allemagne, en Autriche et en République tchèque. D'importantes conclusions quant à l'efficacité probable d'un système de péage des camions dans les Etats membres de l'UE peuvent en être déduites :

- Le « signal-prix » émis par le péage routier est efficace pour diminuer la demande de transport de marchandises par la route : la demande de véhicule-km diminue en rapport avec le changement de prix.
- L'effet majeur est la diminution des distances parcourues par les camions et non une réduction du tonnage, ce qui signifie que la taxation routière ne porte pas atteinte au commerce.
- Le péage routier induit une amélioration de l'efficacité dans le secteur du transport de marchandises par la route. Seront prioritairement corrigés les manques de rationalité dans les processus de planification, qui se manifestent en particulier par des facteurs de charge médiocres et des trajets à vide.
- Les incidences négatives du transport de marchandises par la route sont directement proportionnelles aux distances parcourues : congestion, accidents, pollution de l'air et bruit. Elles seront donc également réduites.

Recommandations politiques

La directive Eurovignette révisée devrait être aussi peu restrictive que possible afin d'assurer aux Etats membres la flexibilité nécessaire pour optimiser leurs systèmes de péage des camions en fonction de leurs spécificités nationales et/ou régionales (problèmes d'embouteillage, de sécurité ou de pollution).

Le fait d'autoriser les Etats membres à intégrer les coûts externes des embouteillages et de la pollution (ainsi que des accidents et des changements climatiques) donnera à leurs systèmes de péage des camions une efficacité plus accrue dans la diminution de ces incidences, et ce en proportion du montant des redevances.

Pour plus d'informations

Nina Renshaw

nina.renshaw@transportenvironment.org

Henryk Brauer

henryk.brauer@transportenvironment.org

ⁱ "Pollueur payeur" signifie que l'on rend la partie responsable de la pollution responsable du paiement pour le dommage causé à l'environnement naturel et à la société dans son ensemble. Dans le cas d'une taxation pour l'utilisation de l'infrastructure routière, la théorie est qu'en faisant payer les utilisateurs pour les coûts externes de leur action, les impacts négatifs seront diminués étant donné que les utilisateurs cherchent à éviter de payer ces taxes dans toute la mesure du possible.

ⁱⁱ Note sur la méthodologie : l'étude s'est penchée sur les effets à long terme du transport européen (longue distance) des marchandises par la route, ceci étant le plus pertinent pour la prise de décision communautaire. Considérer le long terme signifie que l'on peut analyser les pleins effets en termes d'optimisation du transport et de la logistique.